Encyclopedia of Economic law Journal, 29: 21, 2022

Identify the Possibility and Source of Compensation for the Driver who Caused the Accident; Before and After the Approval of the Compulsory Insurance Law Approved in 2016

Hamid Afkar[1]
PhD in Private Law, Faculty of Law and Political Science, Ferdowsi University of Mashhad

Received 2021/06/03 Accepted 2022/02/21

ABSTRACT

The foundation of the driver compensation system has been established in legal systems based on logical, social and economic interests. On the other hand, excesses in identifying the liability of the insurer and the bodily injury indemnity fund in relation to compensation for the driver who caused the accident will challenge the legal security and financial resources of these two institutions and will weaken the efficiency of the insurance industry and reduce public resources. Identifying the liability of the insurer and the bodily injury indemnity fund in the driver compensation system for damages before and after the adoption of Compulsory Insurance Law adopted in 2016 requires reviewing the law, legal and economic foundations in order to achieve the goal of protecting the victims of traffic accidents and taking into account the social and financial interests of the insurer and the fund, to provide an effective interpretation of the idea of compensating the driver who caused the accident. Law and legal justifications in the new insurance law indicate the obligation of the insurer and the insured to conclude a driver accident insurance contract. Although driver accident insurance is independent of third-party insurance, the violation of the legal

---

1- E-mail: Hamidafkar@mail.um.ac.ir

duty in issuing driver accident insurance by the insurer imposes a mandatory imposition of legal obligations on the insurer. Utilizing the foundations of the social welfare system or considering the fault of society as the broadest organization, justifies the responsibility of the government and society to the driver who caused the accident without insurance, and the bodily injury indemnity fund as an alternative to insurance is the most effective source of compensation. Law and legal basis justifying the liability of the insurer and the fund According to the new law, does not include the past bodily injuries of the driver who does not have accident insurance and in addition, the lack of economic efficiency and rational justification excludes the insurer and the fund from the resources of the driver compensation system causing the accident.

Keywords: The driver who caused the accident, Driver Accident Insurance, Insurer, Bodily injury indemnity fund.

INTRODUCTION

The global insurance industry in the domestic and international arena has always been influenced by managerial and upstream decisions. Enacting laws and approving government regulations in domestic law play an important role in the performance of insurance companies and their social benefits. The legislative scope of these regulations is not exclusive to the legislature and the executive branch as the main and governing policymakers, and the judicial approach to identifying the responsibility of insurers also challenges the cost and benefits of the insurance industry. Excessive pressure on this institution disrupts the efficiency and power of this area, and the weakening of the insurance industry causes forgetting the evolution of the idea of collective responsibility. One of the important areas of this field is the compensation system for the driver who caused the accident that the importance of it has been realized with the passage of time.

Having a valid insurance policy to compensate the driver who caused the accident is a necessity from a legal point of view, and not having such coverage raises the general hypothesis that the driver is deprived of

compensation; However, the legal analysis and the necessity of social and economic support for the driver who caused the accident makes it possible to pass such a general hypothesis under certain conditions and his financing can be justified from a legal point of view in the light of the existence of a third-party insurance policy based on the compulsory insurance law approved in 2016. In addition, although it is not reasonable for the insurer to pay the loss of a driver who generally does not have an insurance policy, replacing the bodily injury indemnity fund as a source of compensation is acceptable from a jurisprudential and legal point of view and based on some social and economic bases. Although it is difficult to compensate the person responsible for the accident by the basics of civil liability insurance, but public insurance and social security, with but public insurance and social security, with the aim of reducing pain and suffering and providing the minimum welfare of society members, justifies the Identifying a source for compensation.

In order to provide a correct structure of the research, Considering that the new insurance law strengthens the legal requirements in the area of protection of the victim and is considered a turning point in the compensation system for the driver who caused the accident, In two independent sections, the compensation system of the driver causing the accident is analyzed, which is related to before and after the approval of the new insurance law, and the source of compensation is determined separately in the assumption of having a valid insurance policy and not having it.

PURPOSE

The purpose of this research is to express the law, legal and economic foundations of the thinking of strengthening the compensation system for the driver who caused the accident based on the Compulsory Insurance Law approved in 2016 and providing a correct interpretation of the temporal scope of the protection of the driver who caused the accident and the financial resources providing the damage in this area.

METHODOLOGY

The method used in this research is descriptive-analytical.

FINDINGS

The research findings are as follows:

Third-party insurance policy is sufficient to include the insurer's obligations to compensate the driver who caused the accident according to the compulsory insurance law approved in 2016: because according to Article 11 of the new insurance law, the inclusion of any condition in the insurance policy that stipulates less benefits for the insured or the injured party than the benefits listed in this law is invalid. The non-inclusion of the rights and benefits that are mandatory for the injured party should also be labeled as "inclusion of contrary condition". In other words, the purpose of including the provision of lower benefits should not be considered as referring only to positive conditions, but the non-stipulation of insurance obligations that are considered mandatory for the injured party by law is also included in this ruling. and as in the process of judicial review, mandatory provisions in the compulsory insurance law must be observed as a principle, compliance with these limits in the contract is also required by the insurer and the insured, and one of these principles is the insurance coverage of the at-fault driver based on Article 3 of the Compulsory Insurance Law. It is an accident that failure to include this right or a condition to the contrary in the insurance policy will not deprive the victim of damages.

On the other hand, according to Article 19 of the new insurance law, any negligence or fault of the insurer or his representative in issuing the insurance policy subject to this law does not relieve the liability of the insurer. When the insurer is required by law to issue the driver's accident insurance policy together with third-party insurance policy, the failure to issue it by the insurer's representative requires the intent or fault of him and the insured. The non-fulfillment of the legal duty by the representative of the insurance company should not be a reason for the victim not to enjoy his legal right, and the importance of this issue requires that the legislator in an independent ruling should warn about the guarantee of the implementation

of this violation and place the responsibility of this violation on the insurance company. Therefore, although the insurance coverage of the driver who caused the accident has an independent nature from third-party insurance policy, the failure to issue it at the time of issuing third-party insurance policy does not prevent the insurer from being responsible for the driver who caused the accident.

Not supporting a driver who did not obtained insurance coverage at all, challenges the idea of maximum protection in the compensation system for the driver who caused the accident. Compensation of the driver by the insurer according to articles 2, 3, 11 and 19 of the new insurance law requires the existence of a minimum third-party insurance policy, and the generalization of the compensation to the non-obligated insurer is not compatible with legal and contractual bases; Therefore, the theory of non-entitlement of the driver who caused the accident without a valid insurance policy to compensation can be presented. In the reasoning of this opinion, it is said that according to the rule of action, the damages of the driver who caused the accident cannot be supported, and the society should not be responsible for supporting the culprit. Also, in none of the provisions of the mandatory insurance law approved in 2016, the compensation system of the driver who caused the accident has not been supported frankly. Supplementary organizations for the compensation of victims of traffic accidents have also been established to protect the third party who is dissuaded from the driver who caused the accident. Finally, it is not possible to infer responsibility and a suitable source for compensation. On the other hand, in order to promote and strengthen the compensation system for the driver who caused the accident, it can be presented as a solution to the bodily injury indemnity fund, which is based on significant jurisprudential and legal foundations in addition to social aspects.

According to the theory of the welfare state, citizens expect the government to support them against misfortunes and accidents, and in addition to taking preventive measures to ensure the safety of citizens, find a mechanism to compensate them for their damages and injuries. Therefore, the responsibility for compensation is specific to the government, and the

government tries to collect the responsibility and distribute the consequences of social.

Also, using the fund's resources to compensate the driver's injuries improves the efficiency and usefulness of the social and economic system. Although the payment of compensation to the driver who caused the accident increases his wealth and utility despite the deterioration of economic conditions and the decrease of the utility of the fund, but the increase of the wealth of the injured has priority over the decrease of the wealth of the fund; In other words, in social damage guarantee institutions such as the bodily injury indemnity fund, the paying society helps to compensate the losses of people who suffer from a certain situation, causing them to change their inappropriate position and all together will benefit from the new improved situation. Legal bases also justify the responsibility of the fund in the compensation system for the driver who caused the accident. Decision No. 734 dated 22/7/2013 General Board of the Supreme Court stated the philosophy of establishing a bodily injury indemnity fund to support the victims of traffic accidents whose damages cannot be paid by insurance. In this regard, there is no difference between the guilty and the innocent, and it is necessary to pay attention to the physical damages of everyone around the accident, both the guilty and the innocent. Even some have correctly inferred the fund's responsibility against the driver who caused the accident by referring to Article 35 of the Compulsory Insurance Law and using Article 22 of the same law; Therefore, the inference of the responsibility of the fund in the compensation system for the driver who caused the accident can be strengthened based on the mandatory insurance law, and in the absence of insurance coverage, the bodily damage provision fund can be replaced.

Also from a logical point of view, it is appropriate to pay attention to the coverage of traffic accident damages in the form of a collective responsibility system, and in fact, all car owners should form a single committee to assess the losses in order to insure harmful car accidents, regardless of whether someone is responsible in the accident or not be However, due to the need to pay attention to the financial resources of the

bodily injury indemnity fund, excessive recognition of the fund's responsibility for injuries related to before the compulsory insurance law approved in 2016, will destroy the fund and realize the idea of collective responsibility based on current developments with It brings challenges. Also, the mentioned legal bases cannot be extended before the mandatory insurance law passed in 2016.

CONCLUSION

The increase in the number of traffic accidents as the largest part of unintentional accidents, caused extensive and irreparable physical damage to the victims of these accidents, both for guilty and innocent. The inevitability of using motor vehicles and the ineffectiveness of legislative policies to prevent the occurrence of these accidents have caused the legal systems think to a solution for compensate the victims. One of these solutions is to support the compensation system for the driver who caused the accident. The foundation of the above-mentioned idea was Began from the law of the fifth development program and the obligation to issue driver accident insurance in Regulation No. 67 of the Supreme Insurance Council was included, but the main manifestation of the legislator's support appeared in the new insurance law and did not limit the insurer's obligations to the driver accident insurance policy. Surviving the responsibility of the insured in case of a violation in issuing the accident insurance policy justifies the possibility of supporting the driver who caused the accident based on the new insurance law. The law, legal and social foundations also confirm the responsibility of the bodily injury indemnity fund for the damages of the driver who caused the accident in the absence of third-party insurance coverage.

The generalization of the mentioned rules to the category of the insurer's responsibilities assuming the existence of a third-party insurance policy, as well as the responsibilities of the bodily injury indemnity fund and the Ministry of Economy and Finance assuming the absence of a valid insurance policy, in order to compensate drivers who suffered losses before the new insurance law, is not efficient based on analogy. The lack of legal

grounds in extending the law to the past and the lack of clarification of the provisions of the compulsory insurance law approved in 2007 and the non-implementation of the law of the fifth development program do not justify the responsibility of the insurer and other institutions. On the other hand, Insufficient financial organization of the insurer and the fund will reduce the efficiency of these institutions if the temporal scope of compensation for the driver who caused the accident is considered unlimited, and the final result of this approach is to weaken the idea of damage distribution and damage coverage systems. For this purpose, it is suggested that the temporal scope of the obligations of the bodily injury indemnity fund to compensate the driver who caused the accident is determined since the approval of the Compulsory Insurance Law approved in 2016, and also by determining the type of insurance policy necessary to benefit from the insurer's financial resources, the ambiguity of the Supreme Court's unanimous decision No. 781 should be reduced.

REFERENCES

[1] A group of authors (2017). Encyclopedia of Public Law, Tehran: Imam Sadegh (AS) University Publication. (In Persian)

[2] Abedi, Mohammad; Nadi, Mohammad Taqi (2020). Civil liability and compensation system in traffic accidents, Tehran: Enteshar Publication. (In Persian)

[3] Afkar, Hamid; Khodabakhshi, Abdollah; Seidzadeh Sani, Seyed Mehdi (2020). “Identify the liability of the insurer in the criminal process”, Insurance Research Journal, 35(137), 215-242. (In Persian)

[4] Afkar, Hamid; Maboudi, Reza (2021). “An Arbitrary Approach to Insurance Claims with an Emphasis on Judicial Procedure (Compulsory Third Party Liability Insurance for Motor Vehicle Accidents)”, Parliament and strategy Journal, 28(106), 309-331. (In Persian)

[5] Alishahi Qaleh Joghi, Abolfazl; Ahmadi, Tayyebe (2018). “Principles of the rule of" inviolability of honorable blood "with an approach to the Islamic Penal Code 1392”, Jurisprudential principles of Islamic law Journal, 11(21), 131-159. (In Persian)

[6] Amin, Mohammad Ibrahim; Bahador, Azadeh; Mahdavi, Ghadir; Daqiqi Asli, Alireza; Enayat, Ali Asghar; Akhavan, Khodakaram; Ansari, Ahmad Reza (2014). "Study of risk factors and factors affecting the calculation of insurance premiums in car insurance in Iran and the world", Case Report Publication, 22, 13-99. (In Persian)

[7] Babaei, Iraj (2007). "Theoretical Foundations of Legal Economic Analysis Approach", Journal of Legal and Policy Research, 9(23), 13-60. (In Persian)

[8] Babaei, Iraj (2015). Insurance rights, Tehran: Samt Publication. (In Persian)

[9] Birds, John (1997). Modern Insurance Law, London: Sweet & Maxwell.

[10] Bostani, Mostafa; Malekpoor, Alireza (2012). "Critical Analysis of Kaldor-Hicks Efficiency Criterion, with Respect to Moral Values. Social Policy Making and Incoherence". Journal of Advances in Environmental Biology. 6(7), 2032 – 2038.

[11] Dabirnia, Alireza (2019). "The place of development program laws in the Iranian constitution; Planning in line with the duties of the judiciary", Legal Journal of Justice, 83(106), 69-86. (In Persian)

[12] Dehini, Mahsa (2019). "A Comparative Study of the Effect of Force Major on Compensation for Vehicles by the Insurer and the Physical Injury Insurance Fund in Compulsory Insurance Laws", Insurance Research Journal, 34(135), 129-153. (In Persian)

[13] Ghorbani Jooybari, Mohammad; Abhari, Hamid (2018). "Responsibility of Bodily Injury Indemnity Fund for Physical Damages to the Negligent Driver", Insurance Research Journal, 33(4), 101-120. (In Persian)

[14] Heine, Klaus; Grabovets, Kateryna (2015). "From Individuals to Organizations: The Puzzle of Organizational Liability in Tort Law",The Dovenschmidt Quarterly, 3(2), 44 -53.

[15] Hosseinipour, Seyed Mohammad (2012). Personal insurance, Tehran: Insurance Research Institute Publication. (In Persian)

[16] Iravani, Ali(1991). "The end of the end in explaining enough", Volume

two, Qom: Islamic Information Office. (In Arabic).

[17] Javaher Kalam, Mohammad Hadi (2022). Basics and principles of bodily harm compensation, Tehran: Enteshar Publication. (In Persian)

[18] Kashani, Mostafa; Sami, Ashkan (2016). "The effect of road quality on mortality due to accidents using Cellular automation", Transportation Research Journal, 13(48), 1-38. (In Persian)

[19] Katuzian, Nasser (2001). "Praise the contract or contract management", Journal of the Faculty of Law and Political Science, 21(52), 111-136. (In Persian)

[20] Katouzian, Nasser (2009). General Rules of Contracts, Volume One. Tehran, Enteshar Publication. (In Persian)

[21] Katuzian, Nasser; Izanloo, Mohsen (2018). Non-Contractual Requirements, Volume three: Liability Insurance, Tehran: Ganje Danesh Publication. (In Persian)

[22] Khodabakhshi, Abdollah (2009). "Presence of the insurer and the bodily injury insurance fund in a civil liability lawsuit", Insurance Research Journal, 24(65&66). 211-260. (In Persian)

[23] Khodabakhshi, Abdollah (2011). "Civil liability resulting from traffic accidents and its developments in Iranian law", Legal Journal of Justice, 75(74), 103-128. (In Persian)

[24] Khademi Koosha, Mohammad Ali (2012). "Conceptualization of the rules of gratitude", Journal of Jurisprudence, 19(4), 107- 131. (In Persian)

[25] Khodabakhshi, Abdollah (2017). Insurance rights and civil liability, Tehran: Enteshar Publication. (In Persian)

[26] Khoei, Abolghasem (1976). Fundamentals of Curriculum, Volume two, Qom: scientific printing press. (In Arabic)

[27] Madani Kermani, Arefeh (2001) Insurance Law, Tehran: Majd Publication. (In Persian)

[28] Mahmud Salehi, Jan Ali (2009). Insurance rights, Tehran: Central Insurance of Iran. (In Persian)

[29] Mohammadi Khorasani, Ali (2009). Kowsar Fiqh, Volume two, Tehran: Institution for organizing and publishing the works of Imam Khomeini.

(In Persian)
[30] Rezaei, Sadegh (2018). "Consequences of harmful insurance activities in the country's industry", Journal of Economic Security, 6(55), 53-68. (In Persian)
[31] Ridic, Goran; Ridic, Ognjen (2018). Kaldor-Hicks and Pareto Efficiency in the Age of Global Disruption. Fourth FBA International Social Sciences Conference At: International University of Sarajevo.
[32] Sabzevari, Sayed Abdol Ali (1993). The polite rulings in the statement of halal and haram, Volume twelve, Qom: Al-Manar Institute. (In arabic)
[33] Safaei, Seyed Hossein; Orak Bakhtiyari, Hassan Ali (2014). "The basis of the liability of the car accident insurer in comparison with English law", Comparative Law Journal, 10(101), 67-88. (In Persian)
[34] Samadi, Saeid; Nazifi, Minoo; Abbaspour, Sahar (2011). "Study of factors affecting on country road accidents, an approach from the neural network", Journal of Management and Traffic Studies, 23, 69-86. (In Persian)
[35] Savadkoohi, Sam; Haji Jafari, Hassan (2020). "Jurisprudential - Legal basics and the limits of the Physical Injury Insurance Fund's commitments", Legal research Journal, 19(44), 179-211. (In Persian)
[36] Seyfollahi, seyfollah; Nemati, Farideh (2012). Social Factors Affecting the Occurrence of Traffic Accidents in Tehran (Case Study: Fatal Accidents, Spring 2011), Journal of Social Development Studies of Iran, 4(14), 113-129. (In Persian)
[37] Tabatabaei, Seyed Hossein (2011). "The role of standardization of car safety equipment in accidents", Journal of Mechanical and Mechanical Engineering, 2(4), 1-10. (In Persian)
[38] Tahan Nazif, Hadi; Hadizadeh, Ali (2018). "The nature of development program rules in the Iranian legal system". Knowledge of public law Journal, 7(21), 103-126. (In Persian)
[39] Weitzel, Tim (2004). Economics of Standards in Information Networks,

Frankfurt: Physica Heidelberg.

[40] Wendler, Michael; Tremml, Bernd; Buecker, Bernard John (2006). Key Aspects of German Business Law: A Practical Manua, Germany: Springer.

شناسایی امکان و منبع جبران خسارت راننده مسبب حادثه؛ قبل و بعد از تصویب قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵

حمید افکار[۱]

دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد

تاریخ دریافت ۱۴۰۰/۰۳/۱۳ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۲/۰۲

چکیده

بنیاد نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه در نظام‌های حقوقی بر مصالح منطقی، اجتماعی و اقتصادی بنا گردیده است. در مقابل این مصالح، افراط‌وتفریط در شناسایی مسئولیت بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در رابطه با جبران خسارت راننده مسبب حادثه، امنیت حقوقی و منابع مالی این دو نهاد را به چالش می‌کشد و باعث تضعیف بازدهی صنعت بیمه و کاهش منابع عمومی خواهد شد. شناسایی مسئولیت بیمه‌گر و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی درباره جبران خسارات راننده مسبب حادثه، قبل و بعد از تصویب قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ نیازمند بررسی مبانی حقوقی، قانونی و اقتصادی است تا بتوان در جهت تحقق هدف حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی و با در نظر گرفتن مصالح اجتماعی و مالی بیمه‌گر و صندوق، تفسیر مؤثری از اندیشه جبران خسارت راننده مسبب حادثه ارائه داد. روش مورداستفاده در این پژوهش شیوه توصیفی – تحلیلی است و یافته‌ها و نتایج نشان می‌دهد توجیهات حقوقی و قانونی در قانون بیمه جدید، دلالت بر الزام بیمه‌گر و بیمه‌گذار به انعقاد قرارداد بیمه حوادث راننده دارد. بیمه حادثه راننده اگرچه دارای ماهیت مستقل از بیمه شخص ثالث است، لیکن نقض وظیفه قانونی در صدور بیمه حادثه راننده توسط بیمه‌گر، باعث تحمیل اجباری تعهدات قانونی بر بیمه‌گر است. بهره‌گیری از مبانی نظام خیر و رفاه اجتماعی یا در نظر گرفتن تقصیر جامعه به‌عنوان وسیع‌ترین سازمان، مسئولیت حاکمیت و جامعه را در قبال راننده مسبب حادثه فاقد بیمه‌نامه توجیه می‌کند و صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به‌عنوان جایگزین بیمه، مؤثرترین منبع جبران خسارت است. مبانی حقوقی و قانونی توجیه‌کننده مسئولیت بیمه‌گر و

1- E-mail: Hamidafkar@mail.um.ac.ir

صندوق بر اساس قانون جدید، خسارات بدنی گذشته راننده فاقد بیمه‌نامه حوادث را شامل نمی‌شود و علاوه بر این مبانی، عدم کارایی اقتصادی و توجیه منطقی، بیمه‌گر و صندوق را از زمره منابع نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه خارج می‌کند.

کلیدواژه‌ها: راننده مسبب حادثه، بیمه حادثه راننده، بیمه‌گر، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی.

طبقه‌بندی JEL: K10- K2- K4.

مقدمه

صنعت جهانی بیمه در عرصه‌ی داخلی و بین‌المللی همواره تحت تأثیر تصمیم‌های مدیریتی و بالادستی بوده است. وضع قوانین و تصویب آیین‌نامه‌های دولتی در حقوق داخلی نقش مهمی در عملکرد شرکت‌های بیمه و فایده اجتماعی آن‌ها دارد. حوزه تقنینی این مقررات منحصر به قوه مقننه و مجریه به‌عنوان سیاست‌گذاران اصلی و حاکمیتی نیست و رویکرد قضایی نسبت به شناسایی مسئولیت بیمه‌گران نیز هزینه و منافع صنعت بیمه را به چالش می‌کشد. فشار بیش‌ازحد به این نهاد، کارایی و توان این حوزه را مختل می‌نماید و تضعیف صنعت بیمه، تکامل اندیشه‌ی جمعی شدن مسئولیت را به ورطه فراموشی می‌سپارد. یکی از حوزه‌های مهم در این بخش، نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه است که اهمیت آن با گذشت زمان و افزایش تعداد حوادث درک شده است.

اندیشه‌های حمایتی از زیان‌دیدگان حوادث ترافیکی و توزیع اجتماعی زیان ایجاب نموده تا خسارات بدنی زیان‌دیدگان این حوزه در سال‌های اخیر بدون تبعیض جبران شود؛ لیکن در کنار این تفکر، تفسیر موسع و نامحدود قلمروی جبران خسارات بدنی راننده مسبب حادثه که در این مقاله به‌اختصار از آن تحت عنوان خسارت یاد خواهد شد، آسیب جدی به عملکرد صنعت بیمه وارد می‌آورد و موجب نگرانی جدی است؛ بنابراین شناسایی مسئول خسارت در گذر زمان و امکان‌سنجی تسری نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه به گذشته موضوع مهمی برای شرکت‌های بیمه و صندوق تأمین خسارات بدنی است. بخشی از این نگرانی از رأی وحدت رویه شماره ۷۸۱ دیوان عالی کشور که با مبنای حمایت از زیان‌دیدگان حوادث غیرعمدی صادر شده، به دست می‌آید. بر اساس این رأی: «نظر به اینکه مقررات بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون «برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران» مصوب سال ۱۳۸۹ وزارت امور اقتصاد و دارایی را مکلف کرده است در مورد راننده وسیله نقلیه همچون سرنشین، بیمه شخص ثالث را اعمال نماید و با

توجه به اینکه طبق بند (الف) ماده ۱ «قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» مصوب سال ۱۳۹۵ خسارت بدنی شامل هر نوع صدمه به بدن ولو منتهی به نقص عضو و فوت نشود می‌گردد و با عنایت به اینکه به‌موجب حکم مقرر در ماده ۶۵ این قانون احکام موضوع مواد مصرح در آن ماده نسبت به بیمه‌نامه‌های صادره پیش از لازم‌الاجراشدن قانون که خسارات تحت پوشش آن‌ها پرداخت نشده نیز لازم‌الرعایه است؛ بنابراین حکم این ماده با توجه به اطلاق آن نسبت به بیمه‌نامه‌های موضوع بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون مورداشاره نیز که بعد از تصویب آن قانون تنظیم شده ولی خسارات بدنی راننده پرداخت نگردیده قابل تسری و تعمیم است.» تفسیر نادرست این رأی و تلقی مطلق کفایت بیمه‌نامه شخص ثالث برای جبران خسارت‌های گذشته راننده مسبب حادثه، باعث کاهش شدید منابع بیمه‌گران می‌شود که کارایی مؤثر این بنیاد را محدود می‌سازد. به همین جهت ضرورت دارد تا ضمن بیان مبانی حقوقی، قانونی و اقتصادی تفکر تقویت نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه در قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، تفسیر صحیحی از قلمروی زمانی حمایت از راننده مسبب حادثه و منابع مالی تأمین‌کننده خسارت این حوزه ارائه شود.

پیشینه تحقیق

سابقه پژوهشی نشان می‌دهد که در یکی از پژوهش‌های حقوقی[1]، برخی از مبانی مسئولیت صندوق تأمین خسارات بدنی در قبال خسارت راننده مسبب حادثه در زمان قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ بیان گردیده، لیکن امکان تسری نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه به گذشته موضوع جدیدی است که ضرورت شروع پژوهش جاری را رقم زده است. همچنین شناسایی منبع مناسب برای تأمین این‌گونه خسارات در دوره اعتبار قانون بیمه جدید و قبل از آن، بر تازگی تحقیق می‌افزاید.

1- Ghorbani Jooybari, Mohammad; Abhari, Hamid (2018). “Responsibility of Bodily Injury Indemnity Fund for Physical Damages to the Negligent Driver”, Insurance Research Journal, 33(4), 101-120.

مبانی و چارچوب نظری پژوهش

برخورداری از بیمه‌نامه معتبر برای جبران خسارت راننده مسبب حادثه از منظر حقوقی یک ضرورت است و عدم بهره‌مندی از چنین پوششی، فرضیه کلی محرومیت راننده از جبران خسارت را مطرح می‌کند؛ لیکن تحلیل حقوقی و ضرورت حمایت اجتماعی و اقتصادی از راننده مسبب حادثه باعث می‌شود تا گذر از چنین فرضیه کلی تحت شرایطی ممکن گردد و تأمین مالی وی حتی با نبود بیمه‌نامه حادثه، در پرتوی وجود بیمه‌نامه شخص ثالث موضوع قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، از منظر حقوقی قابل توجیه باشد. علاوه بر آن، اگرچه ایفای نقش بیمه‌گر برای جبران خسارت راننده‌ای که به‌طورکلی فاقد بیمه‌نامه است، منطقی نمی‌نماید، لیکن جایگزینی صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به‌عنوان منبع جبران، از منظر فقهی و حقوقی و بر اساس برخی مبانی اجتماعی و اقتصادی قابل‌قبول است. جبران خسارت مسئول حادثه توسط صندوق اگرچه بر اساس مبانی بیمه مسئولیت مدنی و به جهت وجود تقصیر مرتکب دشوار است، لیکن بیمه عمومی و تأمین اجتماعی با هدف کاستن از درد و رنج و فراهم آوردن حداقل رفاه افراد جامعه، شناسایی منبعی برای جبران خسارت را توجیه می‌نماید.

برای رسیدن به راه‌حلی میانه در این پژوهش به این پرسش‌ها پاسخ می‌دهیم که آیا نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه قبل و بعد از قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه سال ۱۳۹۵ که از آن در این مقاله به‌اختصار قانون بیمه جدید یاد خواهد شد، به یک اندازه قابل حمایت است؟ و همچنین فقدان بیمه‌نامه معتبر چه تأثیری در شناسایی منبع جبران خسارت راننده مسبب حادثه دارد؟

یافتن پاسخ سؤالات فوق مستلزم این است تا مبانی حقوقی و قانونی و همچنین منطق اقتصادی و اجتماعی تأسیس نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه و حداکثر امکان تعمیم رویکرد حمایتی در طول زمان و قابلیت بهره‌گیری از سایر نهادهای اجتماعی و حاکمیتی برای جبران خسارات این بخش مشخص گردد. وجود قرارداد معتبر برای جبران خسارت راننده مسبب حادثه، تردیدی در جبران صدمات وی توسط بیمه‌گر باقی نمی‌گذارد؛ لیکن فقدان بیمه‌نامه معتبر، مسئولیت بیمه‌گر بر مبنای تعهد قانونی و قراردادی را منتفی می‌سازد و تحمیل مسئولیت به بیمه‌گر به بهانه حمایت بیش‌ازحد از زیان‌دیده نیز منطق اقتصادی حاکم بر فعالیت‌های بیمه‌ای را نفی می‌نماید. علی رغم این امر، ناگزیری از رویارویی با خطرات اجتماعی ناشی از وسایل نقلیه در

عصر حاضر و لزوم ایجاد مجموعه‌ای نظام‌مند جهت توزیع زیان‌ها و جمعی شدن مسئولیت بر مبنای نظریه خیر و رفاه اجتماعی و همچنین گسترش و اطلاق نظریات فقهی در حمایت از عدم هدر خون مسلمان، تأمین مالی جبران صدمات راننده مسبب حادثه بعد از تصویب قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ را توجیه می‌نماید.

برای ارائه ساختار صحیحی از پژوهش، با توجه به اینکه قانون بیمه جدید الزامات قانونی در حوزه حمایت از زیان‌دیده را تقویت نموده و نقطه عطفی در نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه تلقی می‌شود، در دو بخش مستقل نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه مربوط به قبل و بعد از تصویب قانون بیمه جدید تحلیل می‌شود و منبع جبران در فرض وجود بیمه‌نامه معتبر و عدم برخورداری از آن به تفکیک مشخص می‌گردد.

نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه پس از تصویب قانون بیمه جدید

وجود یا فقدان بیمه‌نامه معتبر نقش مهمی در امکان‌سنجی شناسایی مسئولیت در نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه و منبع تأمین آن دارد. در این قسمت به‌طور مستقل هر دو فرض موردبررسی قرار می‌گیرد.

نظام جبران در فرض وجود بیمه‌نامه معتبر

با گسترش تدریجی قاعده جبران خسارت راننده مسبب حادثه در نظام‌های حقوقی مختلف، مقنن ایران نیز از سمت یک برنامه پیشنهادی و آیین‌نامه اجرایی به‌سوی قانونی منسجم حرکت کرد. این سیاست ابتدا در بند ب ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه در سال ۱۳۸۹ ظهور یافت[1] و بر اساس آیین‌نامه شماره ۶۷ شورای عالی بیمه که در سال ۱۳۹۰ به تصویب رسید، مقرر شد تا بیمه حوادث به‌عنوان بخشی از بیمه‌نامه شخص ثالث لحاظ گردد و با شرایطی مشخص، نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه اجرا شود. درنهایت نیز ماده ۳ قانون بیمه جدید حکم مزبور را مورد تأیید قرار داد و شرکت بیمه‌گر مکلف به جبران خسارت راننده گشت. وضع این احکام

۱- ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران: «ب ـ وزارت امور اقتصادی و دارائی مکلف است نسبت به بیمه شخص ثالث در مورد راننده همچون سرنشین بیمه شخص ثالث را اعمال نماید.»

باعث شد تا بیمه‌گر با لحاظ نمودن بیمه حوادث راننده به‌عنوان بخشی از شرایط بیمه‌نامه، قادر به برآورد هزینه‌های احتمالی آینده باشد و با پیش‌بینی هزینه‌های این بخش، حق بیمه را به‌طور منطقی و اقتصادی تعیین نماید. لحاظ بیمه حوادث راننده این امکان را به بیمه‌گر می‌دهد تا با سرشکن کردن و توزیع جمعی خسارت، فایده و هزینه خود را سنجیده و در راستای افزایش راندمان اقتصادی و جلوگیری از زیان‌دهی صنعت بیمه گام بردارد؛ بنابراین از نظر اقتصادی و حقوقی با پیش‌بینی پوشش بیمه راننده مسبب حادثه، منبع مالی جبران این‌گونه خسارات مشخص است و بیمه‌گر در چارچوب تعهدات قراردادی خود مسئول است. میزان تعهد بیمه‌گر به جبران خسارت راننده مسبب حادثه بر اساس قانون بیمه جدید، منوط به وجود بیمه‌نامه معتبر است؛ لیکن شناخت مفهوم صحیح چنین بیمه‌نامه‌ای مستلزم تفکیک ماهیت بیمه حوادث راننده از بیمه شخص ثالث است تا بتوان قلمروی تعهد قراردادی و قانونی بیمه‌گر را شناسایی نمود؛ لذا ضمن شناسایی ماهیت صحیح بیمه راننده مسبب حادثه، استقلال بیمه‌نامه حادثه راننده تبیین و مفهوم بیمه‌نامه معتبر در نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه واکاوی می‌شود.

تفکیک ماهیت بیمه راننده مسبب حادثه از بیمه شخص ثالث در قانون بیمه اجباری

افزایش تعداد خودروها و کاهش ایمنی جاده‌ها باعث گسترش خطرات و جبران‌ناپذیر بودن بسیاری از صدمات حوزه حوادث ترافیکی گردیده و بی‌توجهی به خسارات وارده به راننده مسبب حادثه که در بسیاری از موارد خود قربانی علل بیرونی و سوءمدیریت در عرصه کنترل حوادث این حوزه هستند، با انصاف سازگار نیست؛ زیرا مسبب حادثه نیز مانند دیگر افراد جامعه، قربانی استفاده بیش‌ازحد از این وسایل هستند و گاهی اوقات چاره‌ای جز پذیرش عواقب این استفاده ناروا ندارند (Afkar et al, 2020: 228). به همین جهت، مقنن در راستای حمایت همه‌جانبه از تمام زیان‌دیدگان این حوزه، پوشش خسارات بدنی راننده مسبب حادثه را در قالب بیمه حادثه راننده الزامی نمود که شناخت این بیمه برای شناسایی منبع مسئولیت ضرورت دارد.

با توجه به قواعد خاص تعیینی برای پرداخت خسارات بدنی راننده مسبب حادثه، میان بیمه حوادث مرسوم با بیمه حوادث راننده مسبب حادثه تفاوت وجود دارد (Abedi & Nadi, 2020: 334) که باعث تردید در ماهیت آن شده است. گفتار مقنن در بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنج‌ساله پنجم توسعه و لحن بیان دیوان عالی کشور در رأی وحدت رویه ۷۸۱ دلالت بر تلقی بیمه

راننده مسبب حادثه به‌عنوان نوعی بیمه شخص ثالث دارد. همچنین در بیمه حوادث، بیمه‌گر پس از جبران خسارت زیان‌دیده، جانشین او برای مطالبه خسارت از مرتکب زیان می‌شود (Safaei & Orak Bakhtiyari, 2014: 80; Birds, 1997: 284) درحالی‌که بر اساس ماده ۱۵ قانون بیمه جدید، بیمه‌گر فقط در شرایط خاصی حق بازیافت خسارت از راننده مسبب حادثه را دارد و در حوادث فاقد این شرایط، بیمه‌گر حق مراجعه به راننده مسبب حادثه‌ای که خود زیان‌دیده است را ندارد. این ویژگی که بیمه‌گر نمی‌تواند پس از جبران خسارت به وارد کننده زیان رجوع کند، خصیصه بیمه مسئولیت مدنی است (Khodabakhshi, 2017: 46; Babaei, 2015: 163; Hosseinipour, 2012: 180).

علاوه بر آن، مبلغ غرامت در بیمه حوادث صرف‌نظر از مسئولیت یا عدم مسئولیت بیمه‌گذار به شخص ثالث بیمه‌شده پرداخت می‌گردد درحالی‌که بر اساس ماده ۵ قانون بیمه جدید، اگر راننده مسبب حادثه از محل بیمه‌نامه شخص ثالث یا صندوق تأمین خسارات بدنی خسارت دریافت نماید، تعهد بیمه‌گر به میزان درصد تقصیر تعیین شده خواهد بود. تعدیل مسئولیت بیمه‌گر بر اساس تقصیر با مبانی بیمه حوادث سازگار نیست و به همین جهت برخی حقوقدانان معتقدند که اگر بیمه حادثه راننده نیز نوعی بیمه حادثه تلقی گردد، بیمه‌گر مکلف است تا سقف تعهد خود خسارت راننده را پرداخت نماید و فقط درصورتی‌که خسارت ناشی از عمل شخص ثالث باشد، بیمه‌گر حوادث می‌تواند به قائم‌مقامی راننده به ثالث مراجعه نماید یا خسارتی که توسط راننده از ثالث اخذ گردیده، بازیافت نماید(Katuzian, 2018: 357).

تمایز خصیصه‌های بیمه راننده مسبب حادثه از بیمه حوادث، تلقی آن به‌عنوان بیمه شخص ثالث که نوع خاصی از بیمه مسئولیت است را به ذهن متبادر می‌سازد، لیکن پذیرش بیمه راننده مسبب حادثه به‌عنوان بیمه مسئولیت نیز صحیح نیست. اگرچه استفاده از عنوان بیمه شخص ثالث در قانون برنامه پنجم توسعه برای راننده مسبب حادثه استفاده شده، لیکن مقنن در قانون بیمه جدید که رسماً اجرایی بخش ایده نظام بیمه راننده مسبب حادثه است، این نوع بیمه را از بیمه شخص ثالث تفکیک نموده و علاوه بر اینکه در بند «ت» ماده ۱ «راننده مسبب حادثه» را از «شخص ثالث» جدا نموده، در ماده ۳ نیز از بیمه وی با نام «بیمه حادثه» یاد نموده است. مضاف بر آن کلیه دارندگان خودرو به‌عنوان یک مجموعه، حوادث زیان‌بار خودروها را بیمه می‌کنند، اعم از اینکه در آن حوادث کسی مسئول باشد یا نباشد(Safaei & Orak Bakhtiyari, 2014: 80) و اعم از

اینکه زیان‌دیده شخص راننده باشد یا سرنشین؛ پس بیمه راننده خودرو نوعی پوشش مکمل است که به همراه بیمه‌نامه شخص ثالث ارائه می‌شود لیکن ماهیت متمایز دارد(Amin et al, 2014: 29) که آثار و احکام تلفیقی به خود گرفته است.

از نظر قراردادی یا قانونی بودن پوشش بیمه راننده مسبب حادثه نیز نمی‌توان به نظر واحدی دست یافت. برقراری چنین پوششی در چارچوب قرارداد و اطلاق آن به‌عنوان بیمه حادثه، ماهیت قراردادی بیمه راننده مسبب حادثه را تقویت می‌کند و تکلیف دارنده به اخذ بیمه‌نامه در ماده ۳ قانون بیمه جدید، محدودیت اراده بر اساس ماده ۱۱[۱] و لزوم جبران خسارت در شرایط قوه قاهره نیز ورود مقنن به عرصه حکم‌گذاری در این حوزه را رقم می‌زند. به نظر می‌رسد که بیمه حوادثی که در مورد راننده مسبب حادثه در نظر گرفته شده شکل خاصی از بیمه حوادث است که با تلفیقی از الزامات قانونی و قراردادی، با مبنای حمایت از زیان‌دیدگان حوادث ترافیکی و توزیع جمعی مسئولیت بنا نهاده شده است و به‌عنوان یکی از پوشش‌های اجباری موردحمایت قانون‌گذار قرار گرفته است.

استقلال بیمه‌نامه حادثه راننده از بیمه‌نامه شخص ثالث

از «بیمه‌نامه» در قانون بیمه جدید تعریف مشخصی ارائه نشده است، ولی در ماده ۲ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ به‌عنوان سند کتبی تلقی شده که عقد بیمه و شرایط آن را دربر می‌گیرد. در نگاه اول چنین به نظر می‌رسد که بیمه‌نامه شخص ثالث و بیمه‌نامه حادثه راننده ماهیت واحدی دارند. بدین توضیح که بر اساس آیین‌نامه شماره ۶۷ شورای عالی بیمه شرکت‌های بیمه موظف‌اند هم‌زمان با صدور بیمه نامه شخص ثالث، راننده وسیله نقلیه مسبب حادثه را نیز تحت پوشش درآورند و بیمه حادثه راننده نیز در سند بیمه شخص ثالث درج می‌گردد و مطابق ماده آیین‌نامه اجرایی ماده ۳ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵، زمان شروع و پایان بیمه مذکور با زمان شروع و پایان بیمه شخص ثالث یکسان است. عرفاً نیز هر دو بیمه در سند واحدی صادر می‌شوند که با

۱- ماده ۱۱ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵: «درج هرگونه شرط در بیمه نامه که برای بیمه گذار یا زیان دیده مزایای کمتر از مزایای مندرج در این قانون مقرر کند، یا درج شرط تعلیق تعهدات بیمه گر در قرارداد به هر نحوی، باطل و بلااثر است. بطلان شرط سبب بطلان بیمه نامه نمی‌شود...»

توجه به تعریف بیمه‌نامه در قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶، بیمه‌نامه واحدی تلقی می‌شوند.

به نظر می‌رسد که تدقیق در مفهوم دو بیمه‌نامه و نوع نگرش مقنن نسبت به هر یک، امکان گذر از این ظاهر را فراهم می‌آورد و واقع امر دلالت بر تمایز ماهیت بیمه‌نامه شخص ثالث از بیمه‌نامه حادثه راننده دارد. در ماده ۱ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳۰ قانون بیمه جدید، بیمه‌نامه شخص ثالث مورد تعریف قرار گرفته که صرفاً به بیمه شخص ثالث اشاره دارد و منصرف از بیمه حادثه راننده است. همچنین در ماده ۳ آیین‌نامه اجرایی ماده ۳ قانون بیمه جدید، بیمه‌نامه شخص ثالث در کنار بیمه‌نامه حادثه راننده به کار رفته است که دلالت بر متفاوت بودن ماهیت آن‌ها و استقلال بیمه‌نامه هر یک دارد.

مضاف بر آن، انضمام بیمه حوادث راننده به بیمه شخص ثالث در ضمن یک سند کتبی و همچنین الزام بیمه‌گر به صدور بیمه حوادث راننده و وظیفه بیمه‌گذار به اخذ آن در ضمن بیمه‌نامه شخص ثالث، آن را به یک توافق فرعی در ضمن بیمه شخص ثالث تبدیل نمی‌نماید تا شرطی از قرارداد بیمه شخص ثالث تلقی شود و همچنین با توجه به تفاوت ماهیتی که از بیمه حادثه راننده نسبت به بیمه مسئولیت بیان شد، تعهد و حقوق بیمه‌گر و بیمه‌گذار در هر بخش مستقل است که باید متناسب با نوع همان بیمه تفسیر گردد؛ بنابراین آنچه در عمل صادر می‌شود بیمه‌نامه‌ای واحد متشکل از دو بخش است که رابطه مستقل دارند(Abedi & Nadi, 2020: 291) و هرکدام بخشی از خسارت‌ها را پوشش می‌دهند.

کفایت بیمه‌نامه شخص ثالث برای شمول تعهدات بیمه‌گر

پس از تشخیص استقلال بیمه‌نامه حادثه راننده از بیمه‌نامه شخص ثالث، این سؤال قابل طرح است که آیا جبران خسارت راننده مسبب حادثه با تصویب قانون بیمه جدید مستلزم صدور بیمه‌نامه حادثه راننده است یا صرف وجود بیمه‌نامه شخص ثالث مؤید تکلیف بیمه‌گر به جبران خسارت است؟ به‌عبارت‌دیگر، اگر از بیمه‌نامه معتبر به‌عنوان بیمه‌نامه شخص ثالثی که فاقد پوشش خسارت راننده است، یاد شود؛ در این صورت وظیفه بیمه‌گر برای جبران ثابت است لیکن درصورتی‌که منظور از بیمه‌نامه معتبر، وجود بیمه‌نامه حادثه برای راننده مسبب حادثه باشد، صرف وجود بیمه‌نامه شخص ثالث برای جبران خسارت راننده مسبب حادثه کافی نیست.

بر اساس ماده ۱۱ قانون بیمه جدید، درج هرگونه شرط در بیمه‌نامه که برای بیمه‌گذار یا

زیان‌دیده مزایای کمتر از مزایای مندرج در این قانون مقرر کند، باطل است. عدم درج حقوق و مزایایی که اجباراً برای زیان‌دیده مقرر شده نیز باید حمل بر عبارت «درج شرط مخالف» گردد؛ به‌عبارت‌دیگر منظور از درج شرط مقرر کننده مزایای کمتر را نباید صرفاً ناظر به شروط مثبت دانست، بلکه عدم قید تعهدات بیمه‌ای که به‌موجب قانون اجباراً برای زیان‌دیده در نظر گرفته شده نیز مشمول این حکم است؛ زیرا همان‌طور که در فرآیند رسیدگی قضایی مقررات آمره در قانون بیمه اجباری باید به‌عنوان یک اصل رعایت شود (Afkar & Maboudi, 2021: 326)، رعایت این حدود در قرارداد نیز توسط بیمه‌گر و بیمه‌گذار لازم است و یکی از این اصول بر اساس ماده ۳ قانون بیمه اجباری، پوشش بیمه راننده مسبب حادثه است که عدم درج این حق یا شرطی خلاف آن در بیمه‌نامه موجب محرومیت زیان‌دیده از خسارت نخواهد شد. به‌عنوان‌مثال اگر در بیمه‌نامه، بیمه حادثه راننده علی‌رغم تکلیفی که در قانون بیمه اجباری برای صدور آن در نظر گرفته شده، درج نشود؛ به‌مانند فرضی که طرفین عدم جبران را شرط کرده‌اند، نمی‌توان راننده مسبب حادثه را محروم از خسارت دانست.

از سوی دیگر بر اساس ماده ۱۹ قانون بیمه جدید، هرگونه قصور یا تقصیر بیمه‌گر یا نماینده وی در صدور بیمه‌نامه موضوع این قانون رافع مسؤولیت بیمه‌گر نیست. وقتی‌که بیمه‌گر بر اساس قانون موظف به صدور بیمه‌نامه حادثه راننده به همراه بیمه‌نامه شخص ثالث است، عدم صدور آن توسط نماینده بیمه‌گر، مستلزم عمد یا تقصیر وی و بیمه‌گذار است. عدم انجام تکلیف قانونی توسط نماینده بیمه‌گر نباید دستاویزی برای عدم برخورداری زیان‌دیده از حق قانونی‌اش باشد و اهمیت این مسئله ایجاب نموده تا مقنن در حکمی مستقل ضمانت اجرای این تخلف را تذکر داده و مسئولیت این تخطی را بر عهده شرکت بیمه قرار دهد؛ بنابراین پوشش بیمه راننده مسبب حادثه اگرچه ماهیت مستقلی از بیمه‌نامه شخص ثالث دارد، لیکن عدم صدور آن در زمان صدور بیمه‌نامه شخص ثالث مانع مسئولیت بیمه‌گر در قبال راننده مسبب حادثه نیست.

نظام جبران در فرض فقدان بیمه‌نامه معتبر

عدم‌حمایت از راننده‌ای که به جهت قصور یا تقصیر خود یا دیگری پوشش بیمه‌ای لازم را کسب ننموده، اندیشه حمایت حداکثری در نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه را با چالش مواجه می‌کند. جبران خسارت راننده توسط بیمه‌گر با توجه به مواد ۲، ۳، ۱۱ و ۱۹ قانون بیمه

جدید مستلزم وجود حداقل بیمه‌نامه شخص ثالث است و تعمیم حکم جبران به بیمه‌گر فاقد تعهد با مبانی قانونی و قراردادی سازگار نیست؛ لذا نظریه عدم استحقاق راننده مسبب حادثه فاقد بیمه‌نامه معتبر به جبران خسارت قابل‌ارائه است. در استدلال این نظر گفته می‌شود که بر اساس قاعده اقدام، خسارات راننده مسبب حادثه قابل حمایت نیست (Ghorbani Jooybari & Abhari, 2018: 106) و جامعه نیز نباید مترصد حمایت از مقصر باشد. همچنین در هیچ‌یک از مقررات قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ صراحتاً نظام جبران راننده مسبب حادثه فاقد پوشش بیمه، موردحمایت قرار نگرفته است تا بتوان مبنایی قانونی برای چنین حمایتی پیدا نمود. نهادهای تکمیلی جبران خسارت زیان دیدگان حوادث رانندگی نیز برای حمایت از شخص ثالث تأسیس شده‌اند که منصرف از راننده مسبب حادثه است. درنهایت استنباط مسئولیت و منبع مناسبی برای جبران امکان‌پذیر نیست. در مقابل برای ترویج و تقویت نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه تمسک به صندوق تأمین خسارات بدنی به‌عنوان راه‌حل قابل‌ارائه است که علاوه بر جهات اجتماعی، مبتنی بر مبانی فقهی و حقوقی زیر است.

عطف توجه به نظریه تقصیر همواره در نظام جبران خسارت صحیح نیست و پدیدار گشتن تحولات صنعتی در عصر ماشینی باعث گردیده تا حقوق نیز با شرایط اجتماعی روز تحول یابد و با پیدایش اندیشه دولت رفاه، زیان‌دیدگان جبران خسارت و امنیت را حق خود بدانند. در این نظریه که جایگاه اصلی آن را باید در حقوق غرب جست، شهروندان از دولت انتظار دارند تا از آن‌ها در مقابل بدبختی‌ها و حوادث ناگوار حمایت کند و علاوه بر اتخاذ تدابیر پیشگیرانه در جهت تأمین امنیت شهروندان، سازوکاری برای جبران خسارت و صدمات آن‌ها بیابد (Javaher Kalam, 2022: 460)؛ بنابراین مسئولیت جبران، ویژه حاکمیت است و دولت سعی دارد تا با روی برگرداندن از قلمروی محدود رابطه زیان‌دیده و عامل زیان، مسئولیت را جمعی نموده و عواقب خطرات اجتماعی را بین همگان توزیع نماید (Javaher Kalam, 2022: 461).

علاوه بر آن، تفسیر صحیح از مفهوم تقصیر نیز می‌تواند مسئولیت تبعی صندوق به جبران خسارت را توجیه نماید. با توجه به گسترش ماشینیسم که علت اصلی شکل‌گیری انواع بیمه‌های حوادث نیز هست(Mahmud Salehi, 2002: 74)، علل گوناگونی در شکل‌گیری حادثه رانندگی و وقوع خسارت دخالت دارند که با تصور تمامی این عوامل به‌عنوان یک سازمان گسترده، نوعی تقصیر سازمانی متوجه جامعه است. توضیح آنکه در وقوع حوادث رانندگی اگرچه سه عامل سطح

کیفی و مطلوبیت جاده، سطح تکنولوژی و تجهیزات ایمنی خودرو و عامل انسانی اثر مستقیم دارد(Samadi et al, 2011: 70; Kashani & Sami, 2016: 2; Tabatabaei, 2012: 8) اما به‌واقع این حوادث ریشه در حوزه‌های کلان اقتصادی، فرهنگی، سیاسی و اجتماعی دارند(Seyfollahi & Nemati, 2012: 117). در اکثر غریب به‌اتفاق این حوادث، وقوع زیان به عامل انسانی منتسب می‌گردد و از مسئولیت حاکمیت و جامعه چشم‌پوشی می‌شود، درحالی‌که مجموعه‌ای از عوامل کوچک و بزرگ سازنده یک حادثه هستند. بر اساس نظریه تقصیر سازمان، اگر تقصیری که موجب زیان گردیده درنتیجه تحمیل شرایط سازمانی بوده که فشار بیش‌ازحد بر شخص مرتکب وارد نموده، همه زیان بر عهده سازمان است. (Wendler, 2006: 266)در این نظر که تجزیه‌وتحلیل خسارت در آن عمدتاً بر اساس نظریه نمایندگی به عمل می‌آید (Heine & Grabovets, 2015: 44)، تصادفات رانندگی نیز مرهون مجموعه‌ای از بی‌تدبیری‌ها است که عامل انسانی معمولاً به‌عنوان آخرین بخش جلوه می‌کند. به‌واقع امر آن‌طور که برخی حقوقدانان تعبیر نموده‌اند، نتیجه عدم رفتار صحیح پدر خانواده موجب اشتباهات متعدد و وقوع خسارت‌هایی می‌شود که خطر ترافیک بر آن‌ها تحمیل نموده است(Khodabakhshi, 2011: 107). با تحول مفهوم تقصیر در این نظریه، هدف اصلی این است که زیان صورت گرفته درهرحال توسط اجتماع و حاکمیت آن جبران شود و ضرری که بابت سیاست‌های اشتباه اجتماعی و عدم کنترل و مدیریت حاکمیتی ایجاد شده، بر اساس نظریه عدالت توزیعی بین همه جامعه تقسیم گردد. درست است که در صورت وجود بیمه‌نامه معتبر، این نهاد که منفعت لازم را می‌برد، سزاوارترین مرجع برای جبران است؛ لیکن به دنبال فقدان چنین نهادی، باید بخش دیگری از این سازمان جبران کننده باشد که صندوق تأمین خسارات بدنی که نقش تکمیلی در مسئولیت مدنی ایفا می‌کند، به‌عنوان نهاد تکمیلی تغذیه کننده از منابع عمومی، جایگزینی مناسب برای نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه است(Ghorbani Jooybari & Abhari, 2018: 111).

همچنین بهره‌گیری از منابع صندوق در جهت جبران صدمات راننده، کارایی و مطلوبیت نظام اجتماعی و اقتصادی را بهبود می‌بخشد. اگرچه توجیه این کارآمدی بر مبنای معیار پارتو[1] به‌طور

1- pareto

دقیق ممکن نیست، لیکن بر اساس معیار کلدور- هیکس[1]، امکان توجیه کارایی به‌کارگیری منابع صندوق برای جبران صدمات راننده فراهم است. معیار پارتویی به دنبال یافتن راه‌حلی است تا بخشی از جامعه با کسب منافع، احساس بهتری داشته باشند، بدون اینکه بخش دیگری متحمل ضرر و احساس بدتری گردد (Weitzel, 2004: 59) یا به‌عبارت‌دیگر، بدون آنکه رفاه دیگران تغییر یابد، حداقل رفاه و رضایتمندی فرد یا افرادی بیشتر شود (A group of Authors, 2017: 557). اختصاص منابع مالی صندوق به راننده مسبب حادثه و کاستن از دارایی آن باعث می‌شود تا بهینه‌سازی منابع مالی صندوق از منظر معیار پارتو محل تردید قرار گیرد؛ لیکن باید پذیرفت که سخت‌گیری معیار پارتو باعث می‌شود تا کمتر سیاستی قابلیت توجیه با این معیار داشته باشد. معمولاً کلیه تحولات حقوقی بازنده و برنده‌ای دارد(Babaei, 2007: 42) که به‌طور حداقلی منافع قشر یا سازمانی خاص را متأثر می‌سازد؛ بنابراین کارا تلقی شدن یک نهاد حقوقی بر اساس نظریه پارتو دشوار و عبور از آن قابل تسامح است. در مقابل، معیار کلدور- هیکس به دنبال تثبیت وضعیتی است که حداقل یک نفر از مطلوبیت بیشتری برخوردار شود، هرچند که موجب کاهش مطلوبیت دیگران شود؛ ولی میزان افزایش مطلوبیت بیش از خسارات و کاهش مطلوبیت دیگران باشد و کسانی که وضعیت بهتری دارند باید به کسانی که وضعیت بدتری دارند، در جبران کمک نمایند (Ridic & Ridic, 2018: 54) تا وضعیت نهایی مطلوب‌تری در جامعه حاکم شود. اگرچه پرداخت دیه راننده مسبب حادثه باعث افزایش ثروت و مطلوبیت وی علی‌رغم تنزل شرایط اقتصادی و کاهش مطلوبیت صندوق می‌گردد، لیکن افزایش ثروت زیان‌دیده بر کاهش ثروت جامعه ی پرداخت کننده صندوق ترجیح دارد و راننده مصدوم را از نابودی اقتصادی مصون می‌دارد؛ به‌عبارت‌دیگر، در نهادهای تضمین خسارت اجتماعی مانند صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، جامعه‌ی پرداخت کننده با کمک به جبران ضررهای افرادی که از وضعیت خاصی رنج می‌برند، باعث تغییر جایگاه نامناسب آن‌ها شده و همه در کنار هم از وضعیت جدید بهبود یافته، سود خواهند برد (Bostani & Malekpoor, 2012: 2032). همچنین بدون جبران ماندن خسارات زیان‌دیدگان حوادث ترافیکی که در بسیاری موارد صدمات شدیدی دارند، باعث می‌شود تا نه‌تنها

1- Kaldor-Hicks.

راننده مصدوم کارکرد اجتماعی و اقتصادی خود را از دست دهد، خانواده وی نیز در معرض خطر قرار گیرند. بدون جبران ماندن صدمات این فرد نه‌تنها موجب کارافتادگی وی خواهد شد، اعضای خانواده وی را نیز با تنگدستی مواجه می‌نماید و بدین ترتیب طیف عظیمی از افراد با تزلزل اقتصادی مواجه می‌گردند که هزینه‌های ناشی از این تغییر جایگاه به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بر جامعه تحمیل می‌شود و از کارایی اقتصادی جامعه خواهد کاست؛ درحالی‌که اگر پرداخت خسارت زیان‌دیده توسط یک نهاد عمومی مانند صندوق به عمل آید، اثرات مخرب کمتری برای جامعه به دنبال دارد و میزان مطلوبیت اقتصادی کلی جامعه را افزایش می‌دهد.

نگاهی به تاریخچه فقهی نیز قابلیت شناسایی مسئولیت صندوق تأمین خسارت‌های بدنی را توجیه می‌نماید. اهمیت حفظ حیات انسان و احترام به خون مسلمان همواره مورد تأکید آموزه‌های اسلامی بوده و روایات متعدد بر جلوگیری از هدر خون مسلمان[1]، باعث شده تا این مضمون به‌صورت قاعده «لایبطل دم امرئ مسلم» در فقه اسلامی شناسایی گردد (Alishahi Qaleh Joghi & Ahmadi, 2018: 134). اهتمام و توجه حقوق اسلامی به این مهم، نه‌تنها باعث گسترش قاعده مذکور از موارد فوت به صدمات بدنی گردیده(Khoei, 1976: 444)[2]، بلکه امکان تسری مسئولیت بیت‌المال به صدماتی که مسئول حادثه نیز به‌طور کامل شناسایی نمی‌گردد، فراهم است؛ به‌عبارت‌دیگر، اطلاق روایات و تأکید بر عدم هدر خون مسلمان معطوف به حوادث عمدی و سنتی گذشته نیست و با توجه به گسترش جوامع و پویایی فقه شیعه، در حوادث غیرعمدی به‌خصوص حوادث ترافیکی که بخش عمده‌ای از خسارت منتسب به عواملی غیر از راننده مسبب

۱- قال امیرالمؤمنین علی (ع): «لایبطل دم امرء مسلم».
قال امام صادق (ع): «وَإِنْ كَانَ بِأَرْضٍ فَلَاةٍ أُدِّيَتْ دِيَتُهُ مِنْ بَيْتِ الْمَالِ ، فَإِنَّ أَمِيرَ الْمُؤْمِنِينَ علیه السلام كَانَ يَقُولُ: لَايَبْطُلُ دَمُ امْرِئٍ مُسْلِمٍ».

۲- رأی وحدت رویه شماره ۷۹۰ مورخ ۱۳۹۹/۴/۱۰ هیأت عمومی دیوان عالی کشور که اخیراً صادر گردیده نیز دلالت بر این امر دارد.«قانونگذار به شرح مواد ۴۳۵، ۴۷۴، ۴۷۵ و ۴۸۷ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ و با لحاظ موازین فقهی، در همه موارد قتل نفس یا مادون آن که به مرتکب دسترسی حاصل نشده است اعم از آنکه شناسایی شده یا نشده باشد، پرداخت دیه از بیت‌المال را مقرر کرده است که البته در موارد شناسایی مرتکب و عدم دسترسی به وی، پرداخت دیه از بیت‌المال در صورتی ممکن است که ترتّب مذکور در مواد قانونی مربوط رعایت شود. بنا به مراتب، در مواردی که مرتکب صدمه عمدی مادون قتل شناسایی نشده باشد، پرداخت دیه بر عهده بیت‌المال است»

حادثه می‌شود، لیکن به جهت مبهم بودن اسباب یا غیرقابل‌شناسایی بودن عوامل خارجی صرفاً مسئولیت به راننده حادثه به‌عنوان آخرین مقصر تحمیل می‌گردد نیز می‌توان به قاعده مزبور استناد کرد. وجود عوامل ناشناخته در کنار غفلت راننده مسبب حادثه دلیلی بر مسئولیت صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به جهت خاص بودن حوزه مسئولیت این نهاد در حوادث ترافیکی است. راننده مسبب حادثه که مجموعه‌ی خطاهای درونی و بیرونی وی را به سمت حادثه‌ای ترافیکی سوق داده است، خود قربانی سهل‌انگاری نظام اجتماعی و رفاه عمومی است و نظام فقهی نیز هدر خون چنین فردی را جایز نمی‌داند. علاوه بر آن، تألیف قلوب بازماندگان و دلجویی از آنان و همچنین حفظ مصالح اجتماعی و جنبه‌های سیاسی از دیگر جهاتی است که فقه امامیه در توجیه شناسایی مسئولیت بیت‌المال موردتوجه قرار داده (Alishahi Qaleh Joghi & Ahmadi, 2018: 142 to 144) و برای شناسایی مسئولیت صندوق نیز به‌طور مشابه قابل‌قبول است.

مبانی قانونی نیز توجیه‌کننده مسئولیت صندوق در نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه است. رأی وحدت رویه شماره ۷۳۴ مورخ ۱۳۹۳/۷/۲۲ هیئت عمومی دیوان عالی کشور[1]، فلسفه تشکیل صندوق تأمین خسارات بدنی را حمایت از زیان‌دیدگان حوادث رانندگی عنوان نموده که خسارت آن‌ها توسط بیمه قابل پرداخت نیست. دراین‌باره فرقی میان مقصر و غیر مقصر نیست و توجه به خسارات بدنی همه اطراف حادثه اعم از مقصر و غیر مقصر ضرورت دارد. حتی برخی با استناد به اطلاق ماده ۳۵ قانون بیمه اجباری و مستفاد از ماده ۲۲ همان قانون، مسئولیت صندوق در برابر راننده مسبب حادثه را صحیح استنباط کرده‌اند[2]؛ بنابراین استنباط مسئولیت صندوق در نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه بر اساس قانون بیمه اجباری قابل تقویت است و در غیاب پوشش بیمه‌ای، صندوق تأمین خسارت‌های بدنی قابل‌جایگزینی است.

۱- رأی وحدت رویه شماره ۷۳۴ مورخ ۱۳۹۳/۷/۲۲هیئت عمومی دیوان عالی کشور: «نظر به اینکه برابر ماده ۱۰ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷،۴،۱۶ ، فلسفه تشکیل «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی» حمایت از زیان دیدگان حوادث رانندگی است که خسارت‌های وارد شده به آنها از سوی شرکت‌های بیمه قابل پرداخت نیست...»

۲- برای مطالعه در خصوص استنباط مسئولیت صندوق در مورد خسارات راننده مسبب حادثه از مواد ۲۲ و ۳۵ قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵رجوع کنید به:(ghorbani Jooybari & Abhari, 2018: 113 to 116) .

نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه پیش از تصویب قانون بیمه جدید

تعمیم منابع جبران بـرای راننـدگانی کـه قبـل از تصـویب قـانون بیمـه جدیـد متحمـل خسـارت گردیده‌اند، به‌آسانی ممکن نیست. اندیشه حمایت افراطی از زیان‌دیده بـا بقـای نهادهـای اجتمـاعی جبران خسارت در تضاد است و عدم پیش‌بینی تأمین منابع کافی برای خسارات گذشته، مانع مهمی در قابلیت تسری مسئولیت بیمه‌گر و نهادهای عمومی به گذشته ایجاد مـی‌کنـد. در ایـن بخـش نیـز مسئولیت در دو فرض وجود بیمه‌نامه معتبر و فقدان آن بررسی می‌شود.

نظام جبران در فرض وجود بیمه‌نامه معتبر

با پیدایش تفکر ایجاد نظام مسئولیت اجتماعی جهت جبران خسارات حـوادث راننـدگی، مقـنن ایرانی نیز ضرورت حمایت از راننده مسبب حادثه را به رسمیت شناخت. ایـن اندیشـه بـدواً در بنـد (ب) ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنجم توسعه مصوب ۱۳۸۹ به‌عنوان یکـی از اهـداف تقنینـی بـرای یـک دوره پنج‌ساله لحاظ شد و وظیفه تدبیر و سیاست‌گذاری آن بر عهده وزارت امور اقتصـاد و دارایـی قرار گرفت. صرف‌نظر از توجه این وزارت به مقولـه مزبـور، یـک سـال بعـد آیـین‌نامـه شـماره ۶۷ توسط شورای عالی بیمه با برقراری شرایط خاص برای پوشش خسارت راننـدگان مسـبب حـوادث رانندگی وضع گردید. با پایان دوره پنج‌ساله قانون برنامه پـنجم توسـعه و بـا انـدکی تـأخیر، مسـئله جبران خسارت راننده مسبب حادثه در قانون بیمه اجباری مصـوب ۱۳۹۵ بـه‌صـورت جـدی مـدنظر قرار گرفت؛ اما تسری آن به زمان قبل از تصویب قانون بیمه جدید با اختلاف همراه شد. با توجه به تصویب آیین‌نامه شماره ۶۷ شورای عالی بیمه که در اجرای بند (ب) ماده ۱۱۵ قـانون برنامـه پـنجم توسعه تصویب شده است و با توجه به الزام ناشی از قرارداد، در صورت وجود رابطه قراردادی بـین بیمه‌گذار و بیمه‌گر جهت جبران خسارات راننده مسبب حادثه، اختلافی در تسری حکـم بـه قبـل از تصویب قانون بیمه جدید نیست؛ اما سؤال این است که آیا مانند زمان حکومت قانون بیمـه جدیـد، صرف بیمه‌نامه شخص ثالث برای تعهد بیمه‌گر کافی است یا منظور از بیمه‌نامه معتبر صرفاً بیمه‌نامـه حادثه راننده مسبب حادثه است؟ پاسخ به این سؤال با در نظر گرفتن توجیهات حقـوقی و اقتصـادی و مبانی منطقی با اختلاف همراه است.

در موافقت با تسری مسئولیت بیمه‌گر به گذشته بر اساس بیمه‌نامه شخص ثالث می‌تـوان گفـت، تصریحی که در رأی وحدت رویه شماره ۷۸۱ دیوان عالی کشور به عمل آمده تا مسئولیت بیمه‌گر

به گذشته سرایت یابد، مطلق است و مقید به وجود بیمه‌نامه حادثه راننده نیست و نظر دادستان کل کشور در صدور رأی وحدت رویه مزبور نیز دلالت بر همین تفسیر دارد[1]. همچنین تفسیری که در توجیه مواد ۱۱ و ۱۹ قانون بیمه جدید بیان شد، بر اساس ماده ۶۵ همین قانون قابل تسری به گذشته است. درنهایت نیز هدف اصلی حمایت از زیان‌دیده حادثه است که در بسیاری موارد متفاوت از بیمه‌گذار است. اگر احترام به قرارداد با ارزش اخلاقی بالاتری تعارض پیدا کند، ارزش والاتر بر آن حاکم است و راه برای اداره محدود قرارداد فراهم می‌آید(Katuzian, 2001: 133). قرارداد بیمه نیز در حال حاضر به‌عنوان یک نهاد حمایتی از زیان‌دیده درآمده و ابزاری در دست قانون‌گذار است که نمی‌توان تنها بر حاکمیت اراده تکیه نمود و هر تفسیری باید با معیار حق زیان‌دیده محک زده شود(Khodabakhshi, 2017: 330). این تفکر حمایتی مقنن از راننده مسبب حادثه محدود به زمان نیست تا زیان‌دیدگان قبل از تصویب قانون بیمه جدید از آن محروم و زیان‌دیدگان بعدی موردحمایت باشند.

در پاسخ می‌توان گفت که هرچند در نظر دادستان کل کشور در جریان ایجاد رأی وحدت رویه ۷۸۱ هیئت عمومی دیوان عالی کشور، اخذ بیمه‌نامه راننده مسبب حادثه جدای از بیمه شخص ثالث لازم دانسته نشده، لیکن مفاد رأی وحدت رویه چنین تفسیری را در دل خود جای نداده و عدم نیاز به بیمه‌نامه حادثه راننده برای جبران را نفی ننموده است. علاوه بر آن، رأی وحدت رویه را باید در چارچوب اختلافی که منتهی به صدور آن شده لازم‌الاجرا دانست که مربوط به اختلاف در تسری نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه به موارد غیر نقص عضو است؛ بنابراین تفسیر رأی مزبور باید در چارچوب قانونی و قراردادی صورت گیرد.

همچنین اگرچه در ماده ۶۵ قانون بیمه جدید برخی مزایا به زمان گذشته تسری داده شده است و تعهدات بیمه‌گر فراتر از چارچوب قراردادی ممکن دانسته شده، لیکن جبران زیان‌ها منوط به قید «خسارات تحت پوشش بیمه‌نامه» است که استنباط جبران خسارات زیان‌های گذشته توسط بیمه‌گر را محدود می‌کند. از سوی دیگر با توجه به خلاف قاعده بودن حکم ماده ۶۵، در صورت تردید

۱- نظر دادستان کل کشور: «...۳- در زمان حاکمیت قانون برنامه پنجم توسعه، وسیله نقلیه به موجب بیمه‌نامه موجود تحت بیمه اجباری شخص ثالث قرار گرفته است و برای شمول بیمه‌نامه مذکور بر راننده مسبب حادثه، نیازی به قرارداد بیمه دیگری نمی‌باشد و وجود بیمه نامه شخص ثالث مذکور کفایت تعلق حکم قانون را می‌نماید...»

در گسترش تعهدات بیمه‌گر، باید اصل را بر تعهدات قراردادی بیمه‌گر که صرفاً همان جبران خسارت شخص ثالث است، قرار داد. با فرض معتبر دانستن آیین‌نامه شماره ۶۷ شورای عالی بیمه[۱] نیز جبران خسارت راننده مسبب حادثه منوط به شکل‌گیری قرارداد بیمه حوادث بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار است و جبران بدون پوشش بیمه موضوع این آیین‌نامه نیست.

قابلیت اجرای هر قانون از زمان تصویب آن است مگر اینکه در خود قانون صورت دیگری مقرر شود یا قلمروی اثر قرارداد خصوصی طرفین به گذشته سرایت داده شود (Katuzian, 2009: 365). بیمه نوعی عقد معوض است(Babaei, 2015: 47; Madani Kermani, 2001: 25) که بیمه‌گر و بیمه‌گذار با توجه به قانون حاکم بر زمان آن به تعیین حقوق و تعهدات خود می‌پردازند. اگرچه دو بیمه حوادث راننده و شخص ثالث در ضمن یک بیمه‌نامه تنظیم می‌شوند، لیکن بدون انعقاد بیمه حوادث، پوشش بیمه حادثه راننده مسبب ایجاد نمی‌شود (Abedi & Nadi, 2020: 291) و اگر قرار باشد بدون اطلاع و اجازه بیمه‌گر قراردادی به وی تحمیل شود که تعهدات وی را تحت تأثیر گذارد، احساس امنیت حقوقی بیمه‌گر با خطر مواجه می‌شود. شرایط غیرقابل‌پیش‌بینی از زمره تعهدات طرفین جدا است و عدم تسری امتیازات قانون لاحق نسبت به گذشته امری بدیهی است(Khodabakhshi, 2017: 329) که نباید موجب خروج قرارداد از حالت تعادل به نفع بیمه‌گذار شود. اگرچه ارزش والاتر از قرارداد می‌تواند تعدیل کننده آن باشد، لیکن چنین ارزشی نیاز به‌تصریح دارد که در تعمیم نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه به گذشته، مشاهده نمی‌شود. همچنین ارزشمندتر بودن و رجحان چنین حمایتی محرز نیست، زیرا بر خلاف خساراتی که پس از تصویب قانون بیمه جدید حادث شده و متناسب با آن حق بیمه دریافت می‌شود، منابع بیمه‌گر کفایت تأمین خسارات گذشته را ندارد و بقای نظام بیمه مقدم بر جبران خسارت اقلیتی از زیان‌دیدگان است.

از سوی دیگر منابع مالی شرکت‌های بیمه هرساله با ارزیابی منافع و هزینه‌ها تأمین می‌شود و امکان پیش‌بینی هزینه احتمالی قوانین آینده نیست. تفکر جبران خسارت راننده مسبب حادثه که هدف‌گذاری آن بر اساس بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنجم توسعه به وزارت امور اقتصادی و

۱- برای مطالعه در خصوص اعتبار آیین‌نامه شماره ۶۷ شورای عالی بیمه رجوع کنید به: (Abedi & Nadi, 2020: 317 onwards)

دارایی واگذار شد، اما منبع مناسبی برای آن در نظر گرفته نشد و تحمیل وظیفه جبران آن به شرکت‌های بیمه مستلزم تعیین محل بودجه مناسب است. هرچند این سیاست بعد از وضع آیین‌نامه شماره ۶۷ شورای عالی بیمه و سپس تصویب قانون بیمه جدید موردتوجه بیمه‌گران قرار گرفته و بخشی از حق بیمه نیز متناسب با این بخش از خسارات اخذ می‌گردد(Amin et al, 2014: 19)، لیکن تحمیل هزینه‌های خارج از تعهد بر شرکت‌های بیمه بار مالی سنگینی دارد که کارکرد و بازدهی اقتصادی آن‌ها را به چالش می‌کشد و باعث زیان‌دهی این صنعت می‌شود. نتیجه این رویکرد باعث می‌شود تا بیمه‌گران برای جبران زیان‌های خود کیفیت خدمات خود را کاهش داده یا در فعالیت‌های غیر بیمه‌ای حضور یابند که موجب افزایش نارضایتی و کاهش ضریب نفوذ بیمه می‌شود و امنیت اقتصادی کشور تضعیف خواهد شد(Rezaei, 2018: 67) و اهداف اجتماعی و حمایتی نظام بیمه را تحت تأثیر قرار می‌دهد(Khodabakhshi, 2009: 214)؛ بنابراین مبانی قراردادی، قانونی و اقتصادی مهارکننده حمایت افراطی و نامحدود از راننده مسبب حادثه است و تسری نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه به گذشته را منوط به وجود بیمه‌نامه‌ای می‌داند که خسارات راننده را تحت پوشش قرار دهد.

نظام جبران در فرض فقدان بیمه‌نامه معتبر

با توجه به تفسیری که از بیمه‌نامه معتبر در قسمت قبل ارائه گردید، عدم اخذ بیمه حوادث راننده مسبب حادثه اعم از اینکه در کنار بیمه‌نامه شخص ثالث باشد یا نباشد، موجب معافیت شرکت‌های بیمه از جبران خسارت راننده است. در این صورت باید مشخص شود که آیا نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه بدون پوشش نهاد اجتماعی بیمه توسط منبع مناسب دیگری قابل تأمین است؟ در این بخش مبانی حقوقی مسئولیت نهادهایی که امکان جبران دارند، بررسی می‌شود.

مسئولیت وزارت امور اقتصاد و دارایی

با توجه به اینکه اندیشه نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه برای نخستین بار در قانون برنامه پنجم توسعه شکل گرفت، شناسایی وظیفه مجری طرح مزبور برای یافتن منبع جبران خسارت ضرورت دارد. بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنجم توسعه، وزارت امور اقتصاد و دارایی را مکلف به اعمال بیمه شخص ثالث برای راننده مسبب حادثه نموده است که در جهت حمایت از

رانندگان آسیب‌دیده جنبه آمره دارد[1] و عموم و اطلاق آن شامل انواع خسارات بدنی می‌گردد. این تفکر که قبل از تصویب قانون بیمه جدید شکل گرفته، منوط به تصویب آیین‌نامه اجرایی نیست تا با وضع آیین‌نامه شماره ۶۷ شورای عالی بیمه محدود به وجود بیمه‌نامه حادثه راننده گردد و بر فرض صحت تصویب این آیین‌نامه، چنانچه مخالف عموم و اطلاق قانون باشد، قانون حاکم و مجری است؛ بنابراین وزارت امور اقتصاد و دارایی که مجری و ملزم به ایجاد نظام بیمه شخص ثالث در مورد راننده بوده است، به جهت عدم نیل به نتیجه از زمان تصویب قانون برنامه پنجم توسعه تا زمان قانون بیمه جدید، مسئول جبران خسارت راننده مسبب حادثه است و بر اساس ماده ۲۲۵ قانون برنامه پنجم توسعه، محل تأمین این هزینه از منابع عمومی است.

به نظر می‌رسد که در نگرش به بند (ب) ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنجم توسعه و قابلیت اجرای آن باید قائل به تأمل شد. ماهیت اصلی تمام مواد قوانین برنامه توسعه، اجرایی و الزام‌آور نیست و یکی از خصایص بارز این قوانین وجه برنامه‌ای آن‌هاست تا ضمن بیان اهداف موردنظر، طرق نیل به هرکدام و نهادهای مکلف را مشخص سازد(Tahan Nazif & Hadizadeh, 2018: 114) و به همین جهت تعدادی از برنامه‌ها و مواد قوانین به دلیل اجرا نشدن در زمان برنامه مجدداً و عیناً در برنامه بعدی تکرار می‌شود و هیچ آثار و مسئولیتی برای دولت ندارد(Dabirnia, 2019: 77). با توجه به عدم تعیین شرایط، زمان و ضمانت اجرا برای اعمال بند (ب) ماده ۱۱۵، به نظر می‌رسد که باید این ماده را نوعی برنامه تلقی کرد و قابلیت اجرای آن را منوط به سیاست‌گذاری و وضع قوانین اجرایی مستقل دانست. از سوی دیگر وظیفه وزارت امور اقتصاد و دارایی به‌عنوان بخشی از دولت منوط به عدم تحقق برنامه در مدت هدف است و ازآنجاکه برنامه مزبور با تصویب آیین‌نامه شماره ۶۷ شورای عالی بیمه و قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ مورد سیاست‌گذاری نسبی واقع شد، این موضوع از نظر دولت انجام شده تلقی گردید و به همین جهت در قانون برنامه ششم توسعه تکرار نشد. لذا به نظر می‌رسد مسئول تلقی کردن وزارت امور اقتصاد و دارایی به‌عنوان بخشی از بدنه دولت بر اساس مبنای قانونی قابل توجیه نیست.

۱- در بخشی از استدلال دادستان کل کشور در فرآیند ایجاد رأی وحدت رویه ۷۸۱ به آمره بودن این ماده اشاره گردیده است: «۱- مقنّن در بند ب ماده ۱۱۵ قانون برنامه پنجم توسعه، با استفاده از واژه «اعمال» در معانی به کاربردن و به کار واداشتن، مفهومی آمرانه را تبیین نموده است و قاعده مطروح در آن آمره می‌باشد.»

مسئولیت صندوق تأمین خسارات بدنی

اولین نهادی که در غیاب بیمه برای جبران خسارت بدنی به ذهن متبادر می‌شود، صندوق تأمین خسارات بدنی است؛ زیرا همان‌طور که برخی حقوقدانان معتقدند، در حقوق ما صندوق جایگزین بیمه است نه مسئولیت مدنی(Katuzian & Izanloo, 2018: 442). این نهاد که با هدف تأمین و تضمین حقوق و خسارات وارده به زیان‌دیدگان حوادث رانندگی و گسترش چتر حمایتی دولت در قبال آن‌ها تأسیس شده است (Dehini, 2019: 131; Savadkoohi &Haji Jafari, 2020: 180)، مسئولیت تبعی و فرعی دارد و جانشین مسئول حادثه در جبران است؛ لیکن گذشتن از خسارات راننده مسبب که خود قربانی سیاست‌گذاری نادرست اجتماعی و حاکمیتی کنونی است و در شرایط خطر قرار گرفته با منطق مسئولیت جمعی و نظریه خطر سازگار نیست. در این راستا همان‌طور که بیان شد، در صورت فقدان بیمه‌نامه معتبر، سخن از تأمین خسارت توسط صندوق گزافه نیست، اما تعمیم مسئولیت صندوق به خسارات قبل از وضع قانون بیمه جدید محل تردید است.

در دفاع از مسئولیت صندوق برای جبران خسارات راننده مسبب حادثه، می‌توان به مبانی شمول تعهدات صندوق بر اساس قانون بیمه جدید اشاره کرد و علاوه بر مبانی حقوقی و قانونی، به جهات منطقی حمایت از زیان‌دیدگان عرصه حوادث رانندگی تمسک جست. لیکن تعمیم این مبانی به گذشته با نقد همراه است.

ماده ۳۵ قانون بیمه جدید به شکلی که اکنون تنظیم گردیده در قانون سابق وجود نداشت تا استناد به اطلاق و عموم آن مبنای قانونی مسئولیت صندوق قرار گیرد. همچنین رأی وحدت رویه شماره ۷۶۶ مورخ ۱۳۹۶/۱۱/۱۷ هیئت عمومی دیوان عالی کشور[1] نیز تسری حکم مقرر در خصوص پرداخت مازاد دیه زن توسط صندوق به حوادث قبل از تصویب قانون موجد حق را منع نموده که مؤیدی بر عطف‌به‌ماسبق نشدن تعهد صندوق به جبران خسارت راننده مسبب حادثه

۱- «حکم مقرر در تبصره ماده ۵۵۱ قانون مجازات اسلامی مصوب سال ۱۳۹۲ با توجه به ماده ۴ قانون مدنی در مورد جنایاتی که قبل از تصویب آن قانون واقع شده و مجنی علیه آن مرد نیست حاکمیت ندارد و قابل اعمال نیست، از مقررات قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵ در خصوص حقوق و تعهدات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی نیز تسری حکم تبصره مورد اشاره به گذشته مستفاد نمی‌گردد.»

است. در توضیح این موضوع می‌توان گفت، مکلف شدن صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به پرداخت خسارت راننده مسبب حادثه مانند مازاد دیه زن امتنانی است[1]؛ بدین معنا که مبتنی بر ارفاق و تسهیل است (Mohammadi Khorasani, 2009: 356; Sabzevari, 1993: 133; Iravani, 1991: 156) لذا محدود به حدود امتنان است(Khadimi Koosha, 2012: 116) و تسری آن به مواضع موردتردید خلاف اصل است.

اگرچه از نظر منطقی شایسته است تا پوشش خسارات حوادث ترافیکی در قالب یک نظام مسئولیت جمعی موردتوجه باشد و درواقع همه دارندگان خودروها هیئت واحدی برای سرشکن کردن زیان‌ها تشکیل دهند تا حوادث زیان‌بار خودروها را بیمه کنند اعم از اینکه کسی مسئول در حادثه باشد یا نباشد (Safaei & Orak Bakhtiyari, 2014: 58; Abedi & Nadi, 2020: 291; Ghorbani Jooybari & Abhari, 2018: 111)؛ لیکن هدف اصلی گسترش این تفکر افزایش سهم خودرو در جامعه، خطرات ناشی از آن و ناگزیری استفاده از این وسایل است که در سال‌های اخیر رشد چشم‌گیری داشته است. تلقی مسئولیت اجتماعی برای هرگونه زیانی در هر شرایطی با مبانی مسئولیت سازگار نیست و جبران تمامی خسارات توسط صندوق، به نابودی آن می‌انجامد. به‌عنوان‌مثال نمی‌توان راننده‌ای که بیست سال قبل برای رفاه شخصی در زندگی از خودرو استفاده نموده و مصدوم شده را با راننده‌ای که در جامعه کنونی خطر ترافیک بر وی تحمیل می‌شود و دچار حادثه شده به یک چشم نگریست و قائل به جبران خسارت هر دو بود. به همین جهت تحول شرایط، توسعه ماشینیسم و غفلت جامعه و حاکمیت از توجه به وظایف فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی زمینه‌ساز اندیشه‌های مسئولیت جمعی در گذر زمان گردیده است؛ بنابراین فقدان مبانی حقوقی و قانونی و توجیه اقتصادی مانع اثبات مسئولیت صندوق در این بخش است.

۱- رأی وحدت رویه شماره ۷۷۷ـ ۳۱/۲/۱۳۹۸ هیئت عمومی دیوان عالی کشور: «با عنایت به مفاد ماده ۲۸۹ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ در نحوهٔ تقسیم بندی جنایات علیه نفس یا عضو یا منفعت و عمومیت مقررات تبصرهٔ ذیل ماده ۵۵۱ این قانون، نظر به اینکه مکلف شدن صندوق تأمین خسارت‌های بدنی به پرداخت معادل تفاوت دیهٔ اناث تا سقف دیهٔ ذکور امتنانی است لذا در کلیهٔ جنایات علیه زنان، اعم از نفس یا اعضا، مابه التفاوت دیه مربوط به آنان، باید از محل صندوق مذکور پرداخت شود.»

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

گسترش میزان حوادث رانندگی به‌عنوان عظیم‌ترین بخش حوادث غیرعمدی، زمینه‌ساز تحقق خسارت‌های بدنی گسترده و غیرقابل جبرانی برای زیان‌دیدگان این حوادث، اعم از مقصر و غیر مقصر، شده است. ناگزیری استفاده از وسایل نقلیه موتوری و ناکارآمدی سیاست‌های تقنینی در جهت جلوگیری از وقوع این حوادث باعث گردیده تا نظام‌های حقوقی در کنار جنبه‌های پیشگیرانه، راهکاری برای جبران خسارت زیان‌دیدگان بیندیشند. یکی از این راه‌حل‌ها، حمایت از نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه است که با توجه به حجم بالای حوادث این حوزه، امری اجتناب‌ناپذیر و مبتنی بر بنیان‌های حقوقی، اجتماعی و اقتصادی است. پایه‌گذاری اندیشه مزبور از قانون برنامه پنجم توسعه آغاز و تکلیف به صدور بیمه حادثه راننده در آیین‌نامه شماره ۶۷ شورای عالی بیمه گنجانده شد؛ لیکن تجلی اصلی حمایت مقنن در قانون بیمه جدید ظهور یافت و تعهدات بیمه‌گر را به بیمه‌نامه حادثه راننده محدود ننمود. قابلیت تسری معنای بطلان درج شرط مخالف حق با عدم درج حق در ضمن بیمه‌نامه شخص ثالث، توجیه‌کننده مسئولیت بیمه‌گر در فرض عدم صدور بیمه‌نامه حادثه راننده است و بقای مسئولیت بیمه‌گذار در صورت تخلف از صدور بیمه‌نامه حادثه ضرورت حمایت از راننده مسبب حادثه بر اساس قانون بیمه جدید را توجیه می‌نماید. مبانی حقوقی، قانونی و اجتماعی نیز مؤید مسئولیت صندوق تأمین خسارات بدنی در قبال خسارات راننده مسبب حادثه در فرض فقدان پوشش بیمه‌نامه شخص ثالث است.

تعمیم قواعد یاد شده به زمره مسئولیت‌های بیمه‌گر در فرض وجود بیمه‌نامه شخص ثالث و همچنین به زمره مسئولیت‌های صندوق تأمین خسارات بدنی و وزارت امور اقتصاد و دارایی در فرض فقدان بیمه‌نامه معتبر، جهت جبران خسارات رانندگانی که قبل از قانون بیمه جدید متحمل زیان گردیده‌اند، بر مبنای قیاس کارآمد نیست. نبود مبانی حقوقی در تسری قانون به گذشته و عدم تصریح مقررات قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۸۷ و اجرایی نبودن قانون برنامه پنجم توسعه، مسئولیت بیمه‌گر و دیگر نهادها را توجیه نمی‌نماید. از سوی دیگر، عدم تکافو سازمان مالی بیمه‌گر و صندوق باعث کاهش کارایی این نهادها در صورت نامحدود تلقی کردن قلمروی زمانی جبران خسارت راننده مسبب حادثه می‌گردد که نتیجه نهایی این رویکرد تضعیف اندیشه توزیع خسارت و نظام‌های پوشش دهنده خسارات است. به همین منظور پیشنهاد می‌شود که قلمروی زمانی

تعهدات صندوق تأمین خسارت‌های بدنی در نظام جبران خسارت راننده مسبب حادثه با توجه به تحول مبانی تقنینی و منطقی به‌طور صریح از زمان تصویب قانون بیمه اجباری مصوب ۱۳۹۵ تعیین گردد و همچنین با تعیین نوع بیمه‌نامه لازم برای بهره‌مندی از منابع مالی بیمه‌گر، از ابهام رأی وحدت رویه شماره ۷۸۱ دیوان عالی کشور در خصوص نوع بیمه لازم برای بهره‌مندی از منابع بیمه‌گر کاسته شود.

References

[1] A group of authors. (2017). Encyclopedia of Public Law, Tehran: Imam Sadegh (AS) University Publication. (In Persian)

[2] Abedi, Mohammad; Nadi, Mohammad Taqi. (2020). Civil liability and compensation system in traffic accidents, Tehran: Enteshar Publication. (In Persian)

[3] Afkar, Hamid; Khodabakhshi, Abdollah; Seidzadeh Sani, Seyed Mehdi. (2020). “Identify the liability of the insurer in the criminal process”, Insurance Research Journal, 35(137), 215-242. (In Persian)

[4] Afkar, Hamid; Maboudi, Reza. (2021). “An Arbitrary Approach to Insurance Claims with an Emphasis on Judicial Procedure (Compulsory Third Party Liability Insurance for Motor Vehicle Accidents)”, Parliament and strategy Journal, 28(106), 309-331. (In Persian)

[5] Alishahi Qaleh Joghi, Abolfazl; Ahmadi, Tayyebe. (2018). “Principles of the rule of" inviolability of honorable blood "with an approach to the Islamic Penal Code 1392”, Jurisprudential principles of Islamic law Journal, 11(21), 131-159. (In Persian)

[6] Amin, Mohammad Ibrahim; Bahador, Azadeh; Mahdavi, Ghadir; Daqiqi Asli, Alireza; Enayat, Ali Asghar; Akhavan, Khodakaram; Ansari, Ahmad Reza. (2014). “Study of risk factors and factors affecting the calculation of insurance premiums in car insurance in Iran and the world", Case Report Publication, 22, 13-99. (In Persian)

[7] Babaei, Iraj. (2007). “Theoretical Foundations of Legal Economic Analysis Approach”, Journal of Legal and Policy Research, 9(23), 13-60. (In Persian)

[8] Babaei, Iraj. (2015). Insurance rights, Tehran: Samt Publication. (In Persian)

[9] Birds, John. (1997). Modern Insurance Law, London: Sweet & Maxwell.

[10] Bostani, Mostafa; Malekpoor, Alireza. (2012). “Critical Analysis of Kaldor-Hicks Efficiency Criterion, with Respect to Moral Values. Social Policy Making and Incoherence”. Journal of Advances in Environmental Biology. 6(7), 2032 – 2038.

[11] Dabirnia, Alireza. (2019). “The place of development program laws in the Iranian constitution; Planning in line with the duties of the judiciary”, Legal Journal of Justice, 83(106), 69-86. (In Persian)

[12] Dehini, Mahsa. (2019). “A Comparative Study of the Effect of Force Major on Compensation for Vehicles by the Insurer and the Physical Injury Insurance Fund in Compulsory Insurance Laws”, Insurance Research Journal, 34(135), 129-153. (In Persian)

[13] Ghorbani Jooybari, Mohammad; Abhari, Hamid. (2018). “Responsibility of Bodily Injury Indemnity Fund for Physical Damages to the Negligent Driver”, Insurance Research Journal, 33(4), 101-120. (In Persian)

[14] Heine, Klaus; Grabovets, Kateryna. (2015). “From Individuals to Organizations: The

Puzzle of Organizational Liability in Tort Law",The Dovenschmidt Quarterly, 3(2), 44 -53.
[15] Hosseinipour, Seyed Mohammad. (2012). Personal insurance, Tehran: Insurance Research Institute Publication. (In Persian)
[16] Iravani, Ali(1991). "The end of the end in explaining enough", Volume two, Qom: Islamic Information Office. (In Arabic).
[17] Javaher Kalam, Mohammad Hadi. (2022). Basics and principles of bodily harm compensation, Tehran: Enteshar Publication. (In Persian)
[18] Kashani, Mostafa; Sami, Ashkan. (2016). "The effect of road quality on mortality due to accidents using Cellular automation", Transportation Research Journal, 13(48), 1-38. (In Persian)
[19] Katuzian, Nasser. (2001). "Praise the contract or contract management", Journal of the Faculty of Law and Political Science, 21(52), 111-136. (In Persian)
[20] Katouzian, Nasser. (2009). General Rules of Contracts, Volume One. Tehran, Enteshar Publication. (In Persian)
[21] Katuzian, Nasser; Izanloo, Mohsen. (2018). Non-Contractual Requirements, Volume three: Liability Insurance, Tehran: Ganje Danesh Publication. (In Persian)
[22] Khodabakhshi, Abdollah. (2009). "Presence of the insurer and the bodily injury insurance fund in a civil liability lawsuit", Insurance Research Journal, 24(65&66). 211-260. (In Persian)
[23] Khodabakhshi, Abdollah. (2011). "Civil liability resulting from traffic accidents and its developments in Iranian law", Legal Journal of Justice, 75(74), 103-128. (In Persian)
[24] Khademi Koosha, Mohammad Ali. (2012). "Conceptualization of the rules of gratitude", Journal of Jurisprudence, 19(4), 107- 131. (In Persian)
[25] Khodabakhshi, Abdollah. (2017). Insurance rights and civil liability, Tehran: Enteshar Publication. (In Persian)
[26] Khoei, Abolghasem. (1976). Fundamentals of Curriculum, Volume two, Qom: scientific printing press. (In Arabic)
[27] Madani Kermani, Arefeh. (2001) Insurance Law, Tehran: Majd Publication. (In Persian)
[28] Mahmud Salehi, Jan Ali. (2009). Insurance rights, Tehran: Central Insurance of Iran. (In Persian)
[29] Mohammadi Khorasani, Ali. (2009). Kowsar Fiqh, Volume two, Tehran: Institution for organizing and publishing the works of Imam Khomeini. (In Persian)
[30] Rezaei, Sadegh. (2018). "Consequences of harmful insurance activities in the country's industry", Journal of Economic Security, 6(55), 53-68. (In Persian)
[31] Ridic, Goran; Ridic, Ognjen. (2018). Kaldor-Hicks and Pareto Efficiency in the Age of Global Disruption. Fourth FBA International Social Sciences Conference At: International University of Sarajevo.
[32] Sabzevari, Sayed Abdol Ali. (1993). The polite rulings in the statement of halal and haram, Volume twelve, Qom: Al-Manar Institute. (In arabic)
[33] Safaei, Seyed Hossein; Orak Bakhtiyari, Hassan Ali. (2014). "The basis of the liability of the car accident insurer in comparison with English law", Comparative Law Journal, 10(101), 67-88. (In Persian)
[34] Samadi, Saeid; Nazifi, Minoo; Abbaspour, Sahar. (2011). "Study of factors affecting on country road accidents, an approach from the neural network", Journal of Management and Traffic Studies, 23, 69-86. (In Persian)

[35] Savadkoohi, Sam; Haji Jafari, Hassan. (2020). “Jurisprudential - Legal basics and the limits of the Physical Injury Insurance Fund’s commitments”, Legal research Journal, 19(44), 179-211. (In Persian)
[36] Seyfollahi, seyfollah; Nemati, Farideh. (2012). Social Factors Affecting the Occurrence of Traffic Accidents in Tehran (Case Study: Fatal Accidents, Spring 2011), Journal of Social Development Studies of Iran, 4(14), 113-129. (In Persian)
[37] Tabatabaei, Seyed Hossein. (2011). “The role of standardization of car safety equipment in accidents”, Journal of Mechanical and Mechanical Engineering, 2(4), 1-10. (In Persian)
[38] Tahan Nazif, Hadi; Hadizadeh, Ali. (2018). “The nature of development program rules in the Iranian legal system”. Knowledge of public law Journal, 7(21), 103-126. (In Persian)
[39] Weitzel, Tim. (2004). Economics of Standards in Information Networks, Frankfurt: Physica Heidelberg.
[40] Wendler, Michael; Tremml, Bernd; Buecker, Bernard John. (2006). Key Aspects of German Business Law: A Practical Manua, Germany: Springer.